MANUEL D'ENTRETIEN ET D'UTILISATION

MINI 900 4T

MAN023.010

JANVIER 2010

Ce document ne peut être reproduit ou communiqué sans la permission de SODIKART.

CONFIGURER LE KART SELON LES INSTRUCTIONS DU MANUEL
UTILISER DES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE SODIKART

SOMMAIRE MINIKART

CONSIGNES DE SÉCURITÉ 3

RÉCEPTION

1- RÉCEPTION DE VOTRE CHÂSSIS MINIKART 4

2- OUTILLAGE DE MONTAGE ET RÉGLAGE 5

3- PRODUITS D'ENTRETIEN 5

ORDRE DE MONTAGE 6

4- MONTAGE DU VOLANT 7

5- MONTAGE DU RÉSERVOIR ET DU RÉCUPÉRATEUR 8

6- MONTAGE DU SIÈGE 9

7- MONTAGE DES CARROSSERIES 11

8- DÉMARRAGE DE VOTRE MINI KART 13

RÉGLAGES STANDARD

9- RÉGLAGE DU TRAIN AVANT 14

10- RÉGLAGE DU TRAIN ARRIÈRE 17

11- RÉGLAGE DU SIÈGE 19

ENTRETIEN

12- LES PNEUMATIQUES 20

13- LES FREINS 22

14- NETTOYAGE DU CHÂSSIS 24

15- RÉCAPITULATIF D'ENTRETIEN 25

16- DÉPISTAGE DES PANNES 26

Ce document ne peut être reproduit ou communiqué sans la permission de SODIKART.

Vous avez décidé d'acquérir un châssis SODI MINIKART ; nous tenons à vous remercier de la confiance que vous nous témoignez.

Votre MINIKART a été développé dans un souci de performance et de sécurité.

Ce manuel contient des instructions pour entretenir votre matériel dans les règles de l'art.

La sécurité sur une piste de karting est une affaire individuelle et collective à la fois : prendre soin de votre MINIKART est le premier garant de votre sécurité et de celle des autres pilotes.

Le manuel contient également des recommandations de réglages.

Elles ont pour but de vous permettre d'exploiter tout le potentiel du MINIKART.

Sportivement,

Sodi

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Le MINIKART a été conçu pour le loisir et la compétition.

Sa conception, en conformité avec les règlements de la **FFSA** en vigueur assure une sécurité optimum dans des conditions normales d'utilisation.

Les performances exigent que le matériel soit à tous moments en parfait état de fonctionnement.

- **<u>Pour votre sécurité et celle des autres pilotes, respecter scrupuleusement:</u>**

- Les instructions de montage.
- Les instructions de réglage.
- Les instructions d'entretien périodique.

- **<u>Attacher une attention particulière aux indications précédées des mentions suivantes.</u>**

NOTE : **Fournit des informations utiles.**

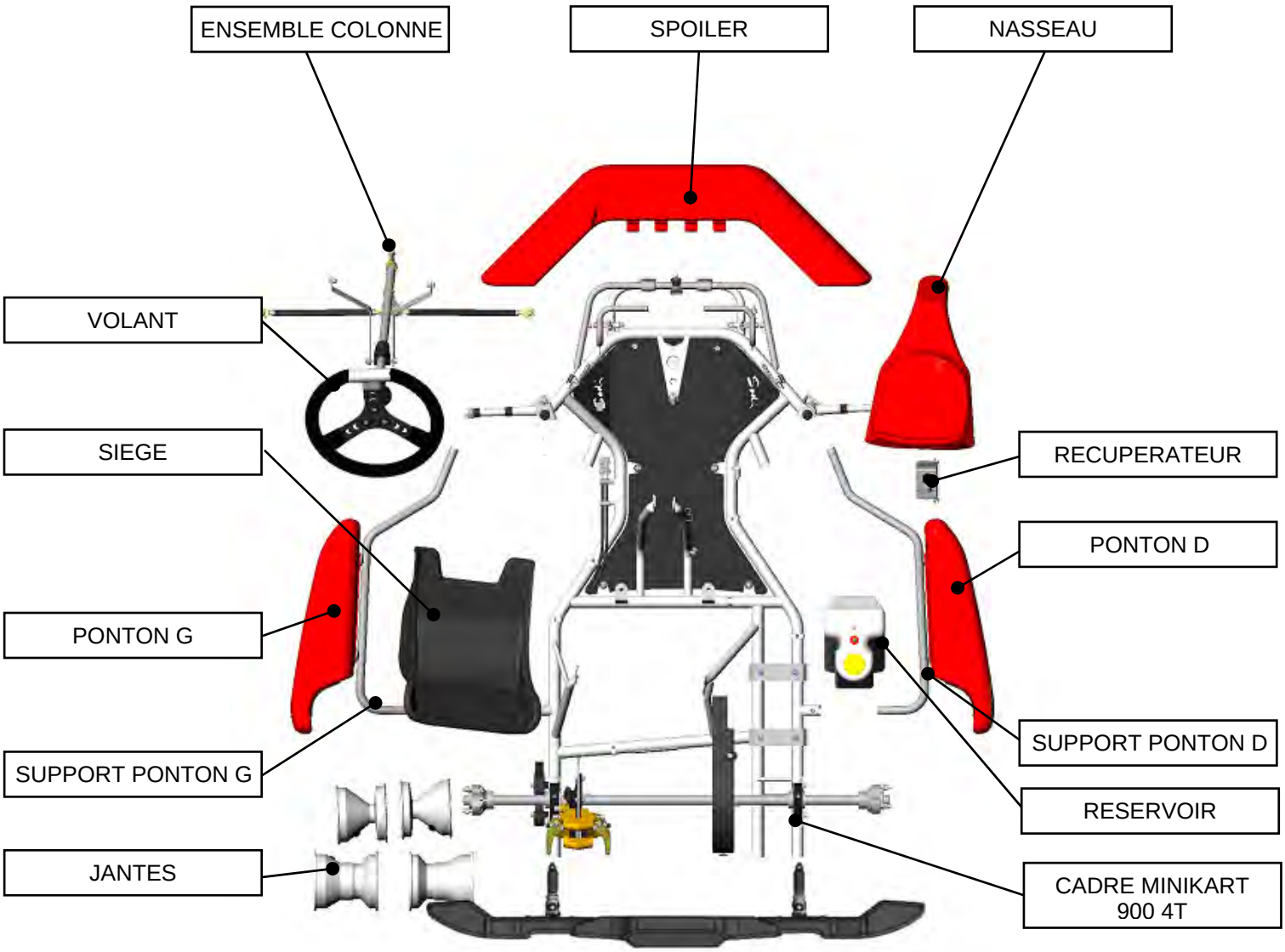
⚠ ATTENTION ⚠ : **Signale une forte possibilité de blessures corporelles graves si les instructions ne sont pas suivies.**

➢ En cas de problème ou pour toute question concernant votre châssis, prenez conseil auprès du réseau **SODIKART.**

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Le MINIKART est conçu pour assurer un service fiable dans des conditions normales d'utilisation. Avant d'utiliser ce kart, veuillez lire et assimiler le contenu de ce manuel. A défaut, vous vous exposeriez à des dommages et une usure prématurée de l'équipement.**
- ✓ **Le MINIKART doit être utilisé uniquement sur une piste homologuée et par un pilote détenteur d'une licence de la Fédération de Karting du pays d'utilisation en cours de validité.**
- ✓ **Toujours effectuer les contrôles préliminaires avant de mettre le kart en circulation sur la piste. Il vous sera ainsi possible d'éviter un accident ou des dommages à l'équipement.**
- ✓ **Avant la mise en route, pour éviter tous risques d'incendie, placer le kart à au moins un mètre des bâtiments. Ne jamais placer d'objets inflammables près du kart.**
- ✓ **Si de l'essence a été renversée, bien nettoyer et attendre que les vapeurs d'essence se soient dissipées avant de mettre le kart en circulation sur la piste.**
- ✓ **Les enfants et les animaux domestiques doivent être tenus à distance du kart et de la piste.**
- ✓ **Ne jamais laisser quiconque utiliser le kart sans de bonnes instructions et les protections adéquates.**

1- RÉCEPTION DE VOTRE CHÂSSIS MINIKART



NOTE :

A la réception de votre châssis contrôler la présence des éléments ci-dessus

POUR LES REFERENCES VOUS REPORTER À L'ÉCLATÉ.

2-OUTILLAGE DE MONTAGE ET DE RÉGLAGE

DÉSIGNATION	DIAM		RÉFÉRENCE
- Clé allen en T	diam. 4		OU 911.002
- Clé allen en T	diam. 5		OU 911.003
- Clé allen en T	diam. 6		OU 911.004
- Clé allen en T	diam. 8		OU 911.005
- Clé en T creuse	diam. 8		OU 912.004
- Clé en T creuse	diam. 10		OU 912.001
- Clé en T creuse	diam. 11		OU 912.002
- Clé en T creuse	diam. 13		OU 912.003

3- PRODUITS D'ENTRETIEN

- Nettoyant kart : (peinture - plastique) : **LU 832.007**
- WD 40 **LU 833.003**
- Graisse à chaîne. **LU 822.002**

NOTE :

POUR D'AUTRES OUTILS, ACCESSOIRES ET EQUIPEMENTS, CONSULTEZ LE CATALOGUE ITAKA

ORDRE DE MONTAGE

VOLANT (chapitre 4).

RÉSERVOIR ET RÉCUPÉRATEUR (chapitre 5).

SIÈGE (chapitre 6).

CARROSSERIES (chapitre 7).

NOTE :

PRECAUTIONS ET PRECONISATIONS :

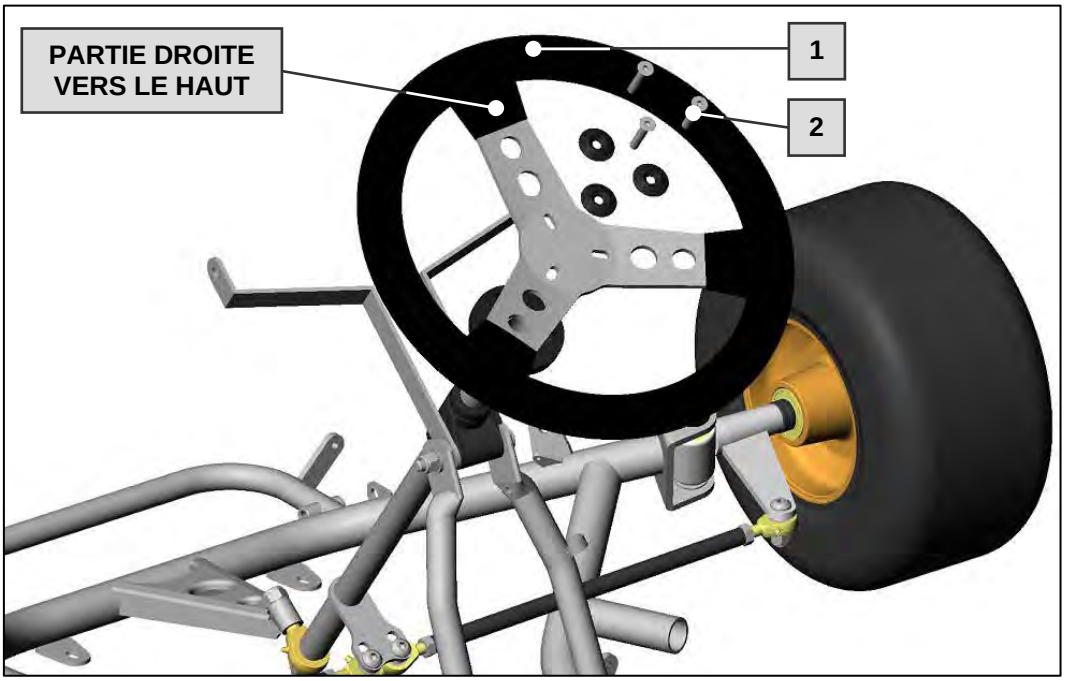
Ne serrez pas excessivement vis et / ou écrous

Couple de serrage : diam. 6 = 1 à 1,2 m.kg
Couple de serrage : diam. 8 = 1,2 à 2.37m.kg
Couple de serrage : diam. 10 = 2.37 à 4.77m.kg

Pour les vis sans écrou, 1 goutte de frein filet faible (**LU 861.001**)

Graisser les éléments tournants, palier de direction, câble de gaz, rotules….

4- MONTAGE DU VOLANT



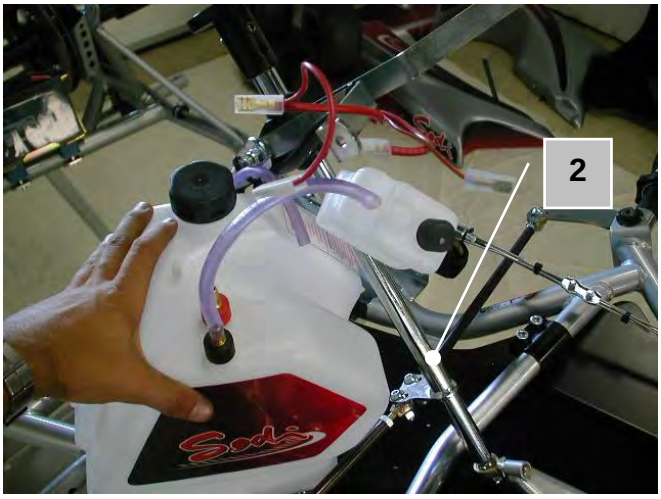
- Serrer le volant (1) avec les 3 vis (2) sur le support.
- Serrer le support sur la colonne de direction.

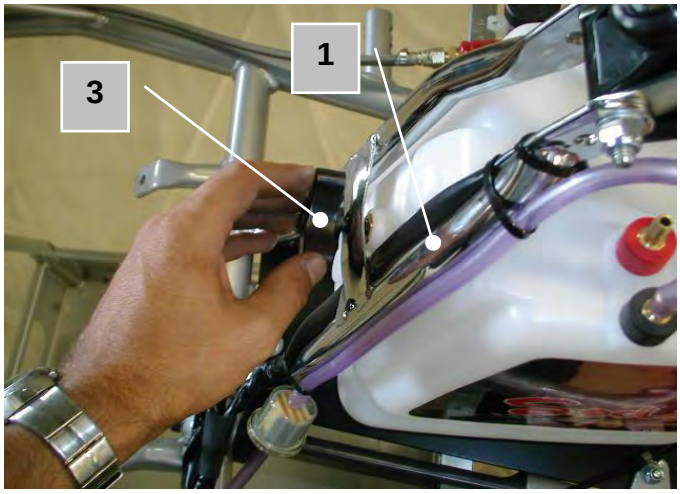
Vérification : Assurez-vous qu'une fois l'ensemble monté le volant peut tourner librement d'un quart de tour à gauche puis à droite.

⚠ ATTENTION ⚠

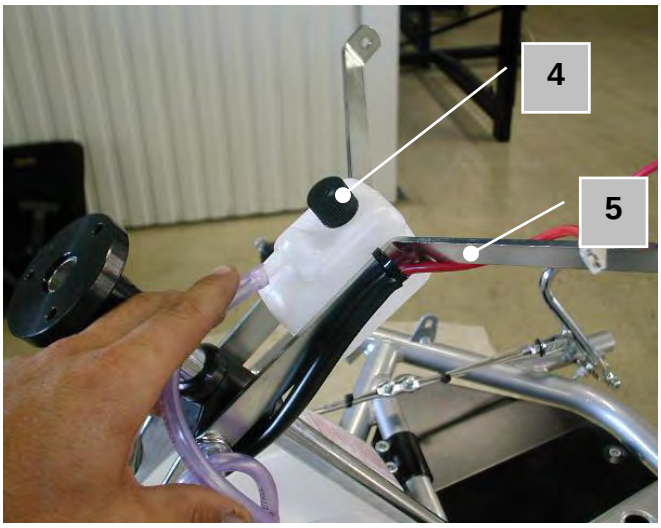
- ✓ **Une direction mal montée et mal réglée peut entraîner un accident, c'est pourquoi nous vous recommandons de vérifier systématiquement les serrages et réglages de la direction.**

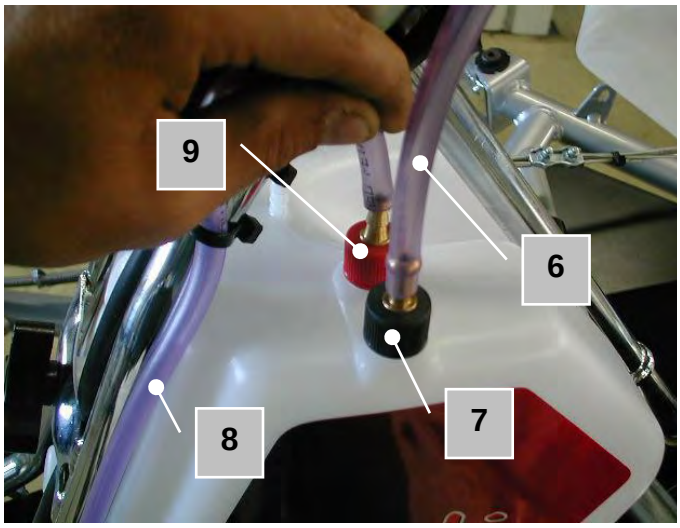
5- MONTAGE DU RÉSERVOIR ET DU RÉCUPÉRATEUR





- Passer le réservoir entre le support colonne (1) et la colonne (2) (voir photos)
- Serrer le réservoir avec l'écrou papillon (3)



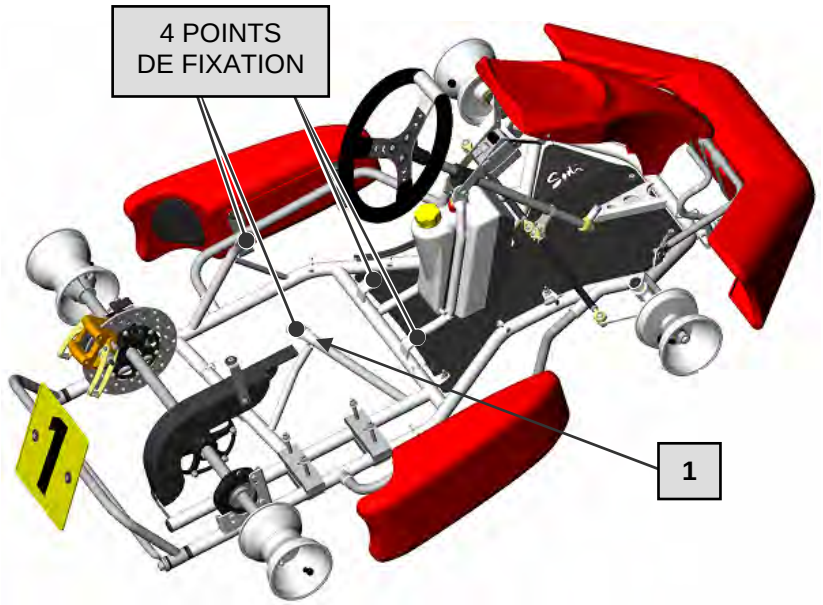


- Positionner le récupérateur (4) entre les supports nasseau (5).
- Brancher la durite du récupérateur (6) sur le retour (7).
- Brancher la durite d'arrivée d'essence (8) sur le plongeur rouge (9).

NOTE :

- **CONTRÔLER LA PRÉSENCE DU PLONGEUR SUR LA BAGUE ROUGE.**

6-MONTAGE DU SIÈGE



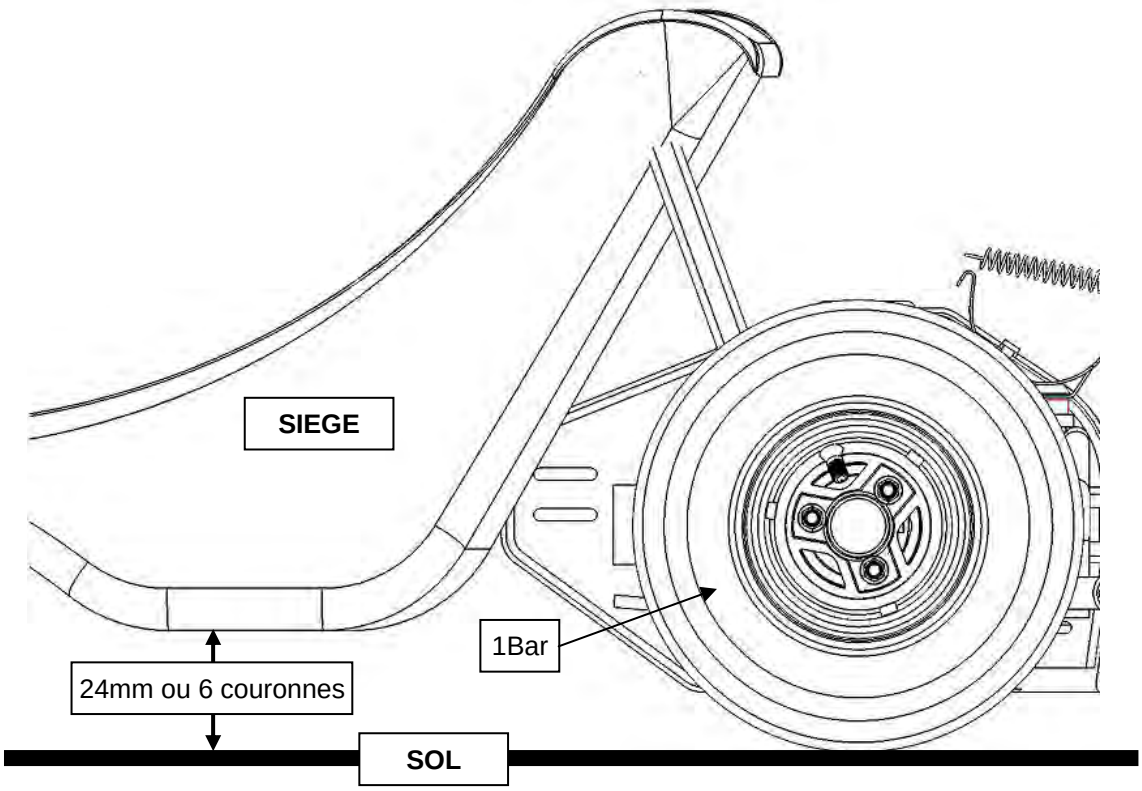
Les cotes de montage qui suivent correspondent au réglage standard préconisé par Sodikart pour votre châssis MINIKART.

Ecarter ou resserrer les pattes de fixation latérale (1) en fonction de la largeur de votre siège.

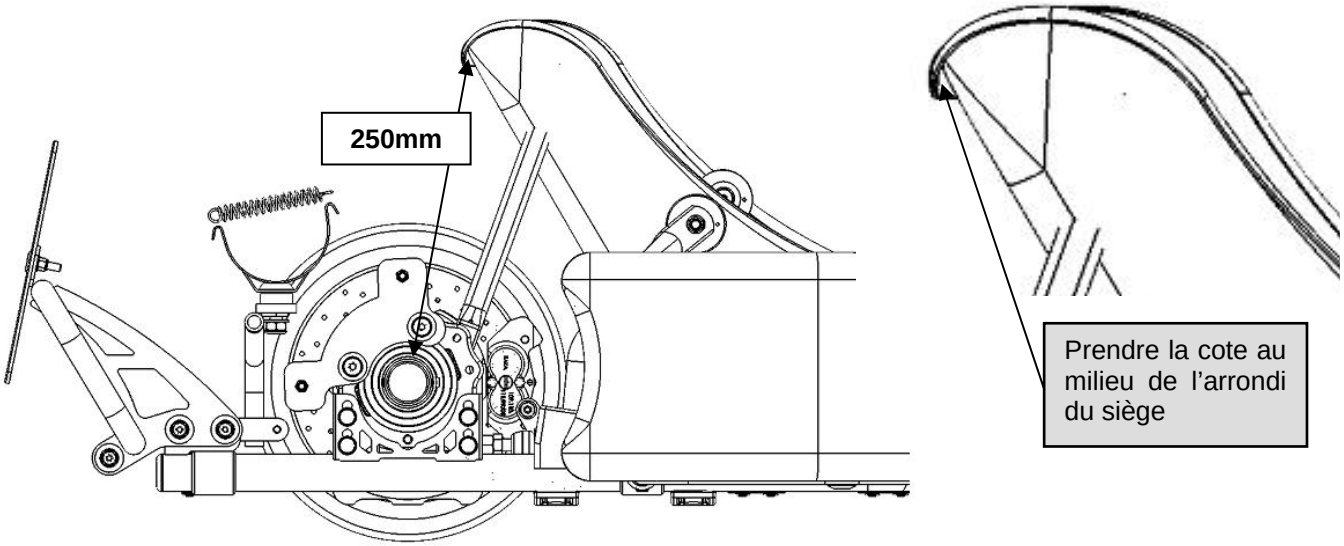
Caler par des rondelles du kit de fixation de siège fourni.

- **Les cales du kit de fixation répondent à la réglementation CIK / FIA et FFSA.**

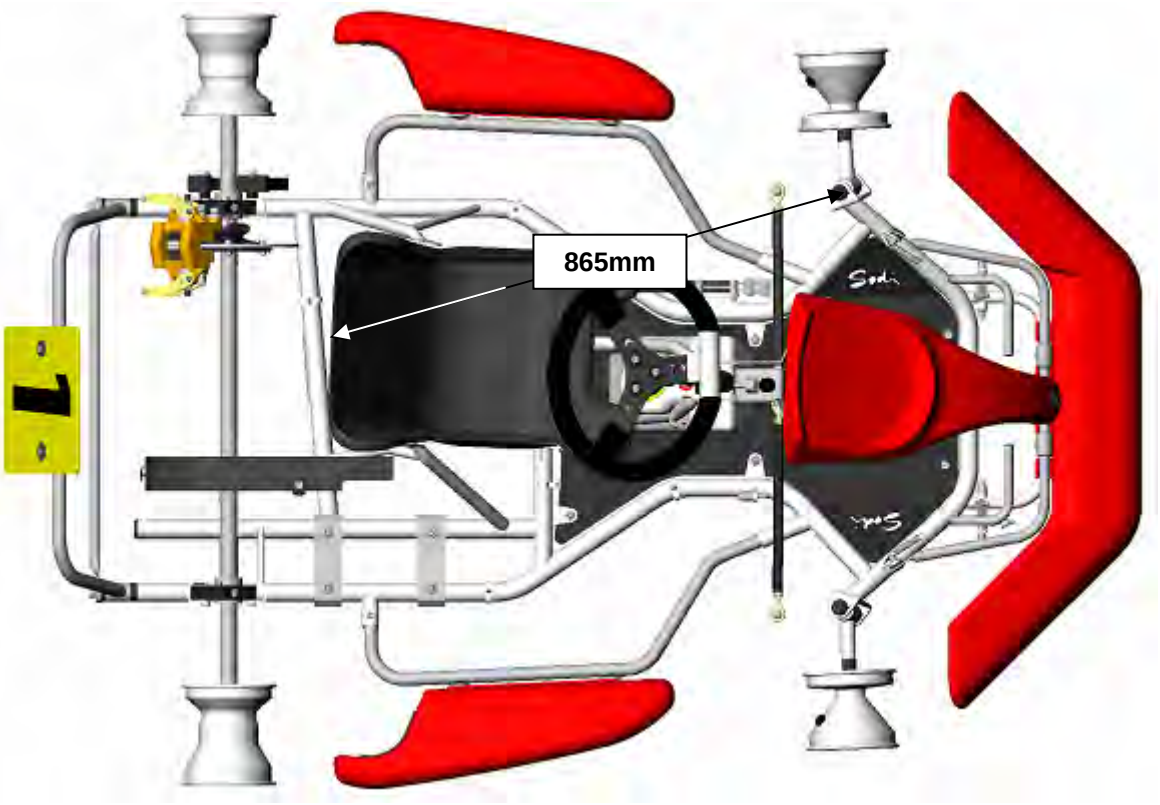
6-1 GARDE AU SOL



COTE DE L'ARBRE ARRIÈRE AU MILIEU DE L'ARRONDI DU SIÈGE.



COTE DE L'AXE DE LA CHAPE GAUCHE AU MILIEU DE L'ARRONDI DU SIÈGE.

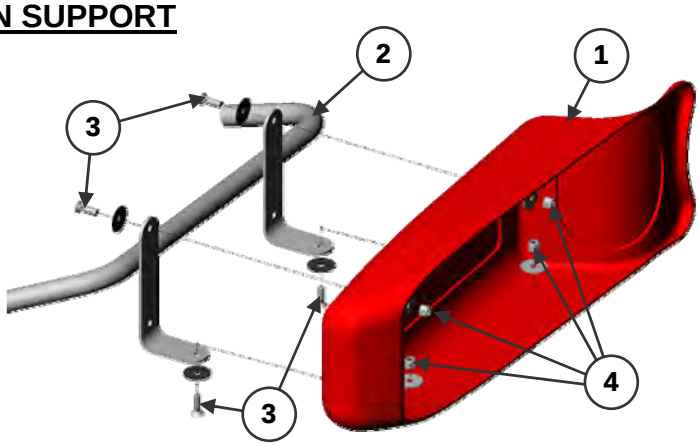


7 - MONTAGE DES CARROSSERIES

7.1 – MONTAGE DU PONTON SUR SON SUPPORT

- Positionner le ponton (1) sur son support (2).
- Passer les vis (3) à travers les trous de fixation du support (2), du ponton (1), et des rondelles.
- Serrer l'ensemble à l'aide des vis (3) et écrous (4).

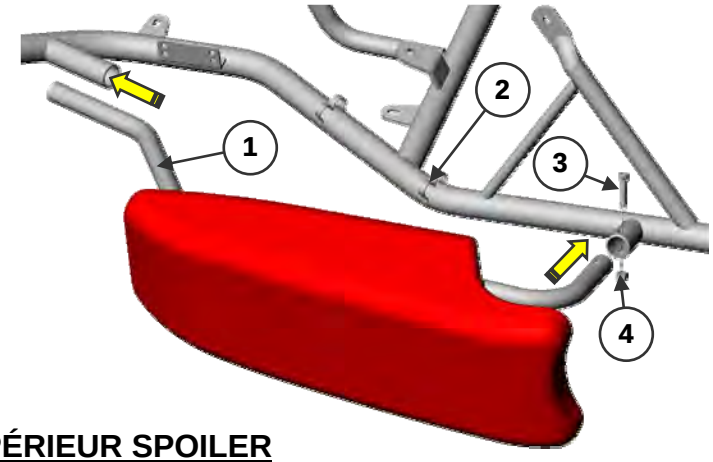
Pour la boulonnerie, se référer à l'éclaté



7.2 – MONTAGE DU SUPPORT PONTON SUR LE CADRE

- Placer le support ponton (1) sur le cadre (2).
- Passer la vis (3) à travers les trous de fixation du support ponton (1).
- Serrer l'ensemble à l'aide de la vis (3) et de l'écrou (4).

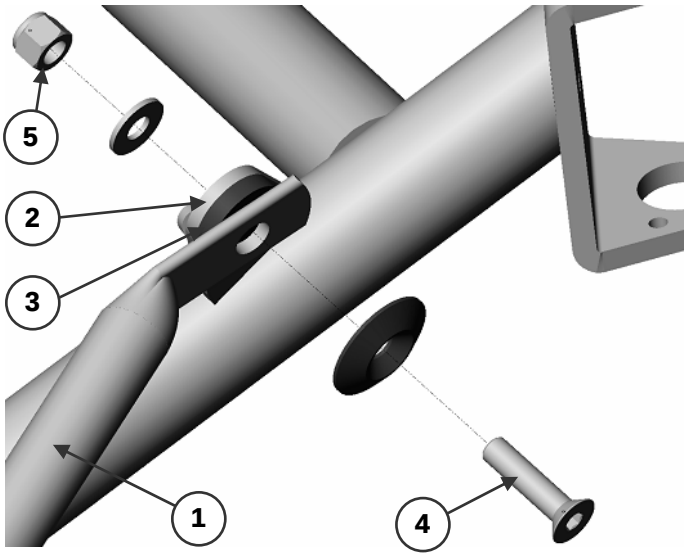
Pour la boulonnerie, se référer à l'éclaté

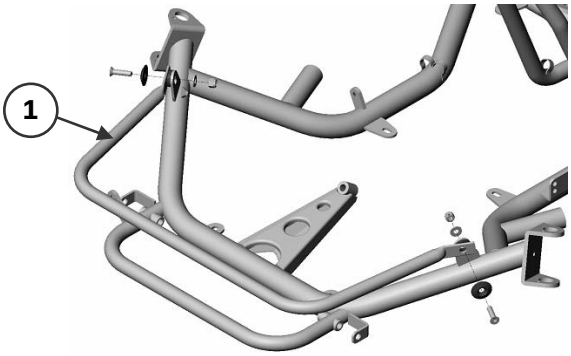


7.3 – MONTAGE DE LA FIXATION SUPÉRIEUR SPOILER

- Positionner la fixation de spoiler (1) sur la face extérieure des pattes (2).
- Placer entre la fixation de spoiler (1) et la patte (2) les rondelles plastiques (3).
- Serrer la fixation de spoiler (1) à l'aide des vis (4) et écrous (5).

Pour la boulonnerie, se référer à l'éclaté

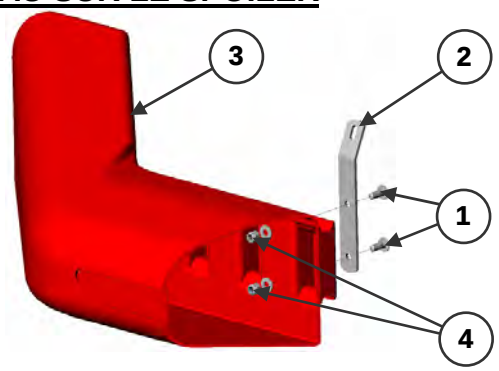




7.4 – MONTAGE LA FIXATION BASSE DE NASSEAU SUR LE SPOILER

- Passer les deux vis (1) à travers la fixation basse de nasseau (2) et le spoiler (3).
- Serrer l'ensemble à l'aide des vis (1) et écrous (4).

Pour la boulonnerie, se référer à l'éclaté

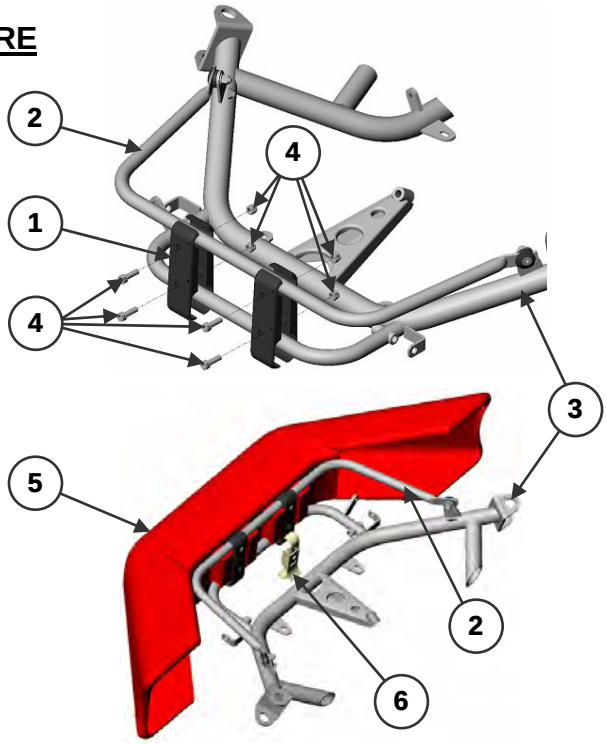


7.5 – MONTAGE DU SPOILER SUR LE CADRE

- Monter le kit de fixation spoiler (1) sur la fixation spoiler (2) et la cadre (3) à l'aide de la boulonnerie (4).
- Serrer l'ensemble.

- Placer le spoiler (5) entre la fixation de spoiler (2) et le cadre (3).
- Bloquer le spoiler (5) en abaissant la fixation spoiler (2) sur le spoiler.
- Placer la bride (6) sur la fixation de spoiler (2) et le cadre (3), puis verrouiller l'ensemble.

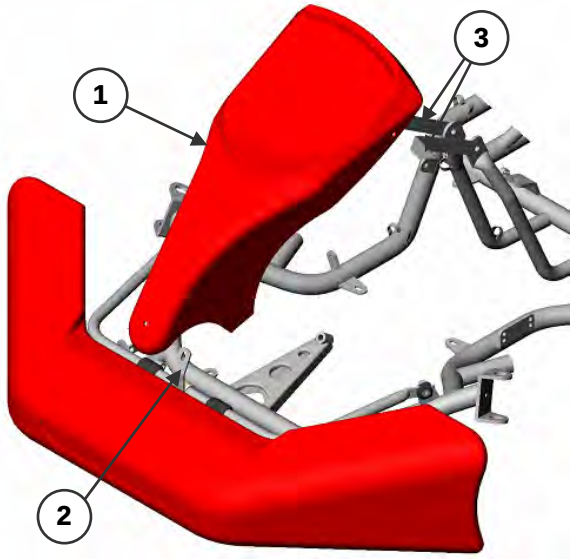
Pour la boulonnerie, se référer à l'éclaté



7.6 – MONTAGE DU NASSEAU

- Positionner le nasseau (1) sur la fixation basse de nasseau (2) et les fixations hautes de nasseau (3).
- Tracer les 3 points de perçage sur le nasseau (1).
- Percer à l'aide d'un foret Ø6.5mm.
- Placer le nasseau sur ces fixations, puis serrer l'ensemble à l'aide des 3 vis et 3 écrous.

Pour la boulonnerie, se référer à l'éclaté



8- DÉMARRAGE DE VOTRE MINIKART

CONSIGNES DE SECURITE AUX PILOTES

AVERTISSEMENT

VOTRE KART NE DEVRA ÊTRE UTILISÉ QUE SUR UN CIRCUIT HOMOLOGUE PAR LA CIK/FIA OU PAR LA FÉDÉRATION DE KARTING DE VOTRE PAYS ET PAR UN PILOTE DÉTENTEUR D'UNE LICENCE DE LA FÉDÉRATION DE KARTING EN COURS DE VALIDITÉ.

PROTECTION DU PILOTE

Avant de prendre la piste, il est impératif que vous soyez muni des protections suivantes :

- Casque intégral homologué adapté à la tête du pilote, sanglé, visière fermée. Se reporter au règlement **CIK/FIA (obligation)**
- Combinaison homologuée CIK / FIA niveau 1 ou niveau 2. **(obligation)**
- Gants. **(obligation)**
- Minerve homologuée. **(obligation)**
- Protège-côtes suivant le gabarit du pilote par rapport à la taille du baquet (recommandé).
- Combinaison de pluie avec fermetures étanches (quand nécessaire).

SÉLECTIONNER LES EQUIPEMENTS PARMI CEUX HOMOLOGUES CIK / FIA DU CATALOGUE ITAKA

INTERDICTION DE CONDUIRE A TOUT PILOTE :

- Portant une écharpe ou un foulard car il y a risque d'enroulement avec les éléments tournants du kart.
- Ayant les cheveux longs dépassant du casque.
- Portant des vêtements flottants.
- Ayant un comportement anormal.
- Sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue.

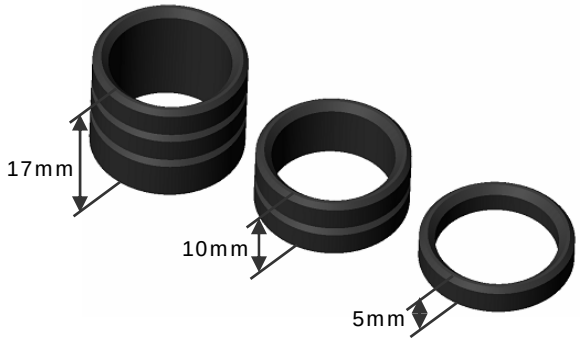
⚠ ATTENTION ⚠

✓ **Il est fondamental que toutes ces mesures de sécurité soient respectées avant la mise en circulation du kart sinon vous vous exposeriez à un risque d'accident mortel.**

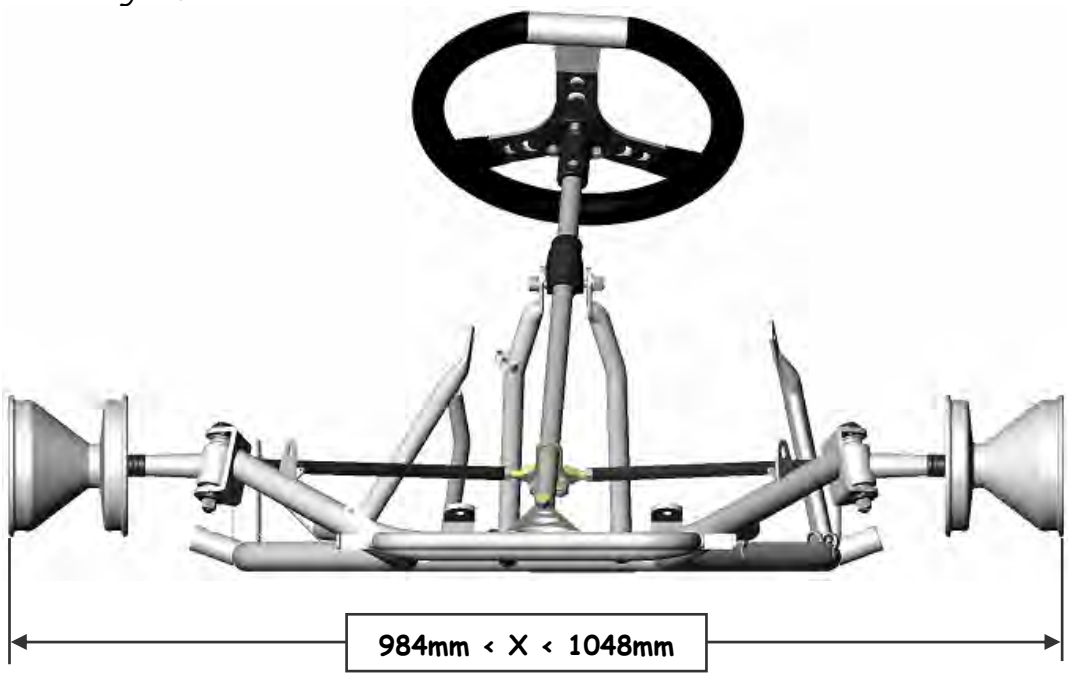
9- RÉGLAGE DU TRAIN AVANT

9.1 RÉGLAGE DE LA LARGEUR DES VOIES

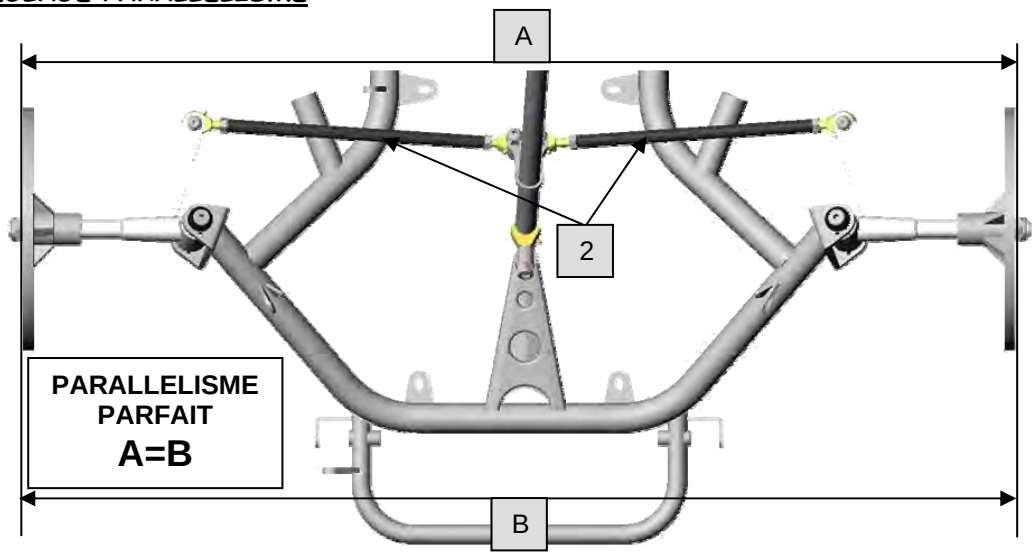
Le réglage de la largeur du train avant (X) se fait à l'aide de plusieurs entretoises (une entretoise de 17mm, une de 10mm, et une de 5mm pour chaque fusée).



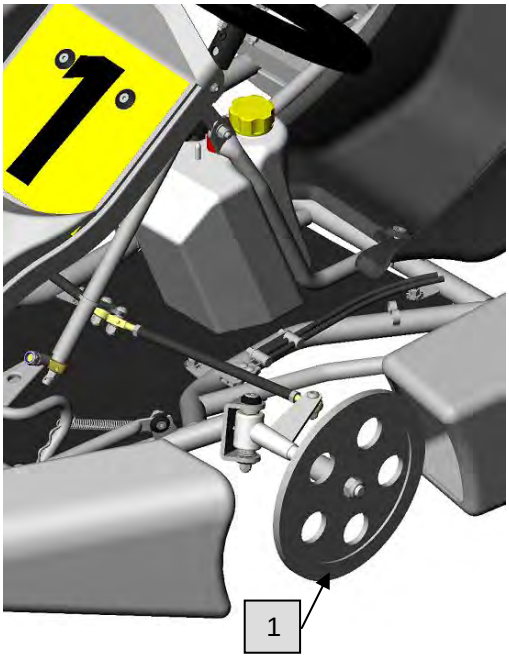
Plus le train avant est élargi, plus la direction est dure, et plus le train avant est étroit, plus la direction est légère.



9.2 RÉGLAGE PARALLÉLISME



1. Poser le kart sur un chariot.
2. Une fois les roues retirées, positionner l'appareil de réglage (1) voie avant (disponible dans le catalogue ITAKA).
3. Desserrer les contre-écrous de chaque biellette (2)
   - **Attention** contre-écrou côté fusée pas à droite, contre-écrou côté colonne de direction pas à gauche.
4. Positionner la branche supérieure du volant du kart bien dans l'axe de la colonne.
5. **Mesurer A et B à l'aide d'un mètre rouleau. Puis régler les biellettes pour obtenir A=B avec un entraxe rotules 1.5mm plus grand à droite qu'a gauche.**
6. Lorsque A=B le parallélisme est parfait, il ne vous reste plus qu'à resserrer les 2 contre- écrous de chaque biellette (2).
7. Retirer l'appareil de réglage (1) et remonter les roues gauche et droite en prenant garde au sens de rotation indiqué sur le flanc des pneus.
8. Revisser l'écrou de chaque roue, serrer à fond, puis desserrer ¼ de tour de façon à ne pas comprimer le roulement de la roue.



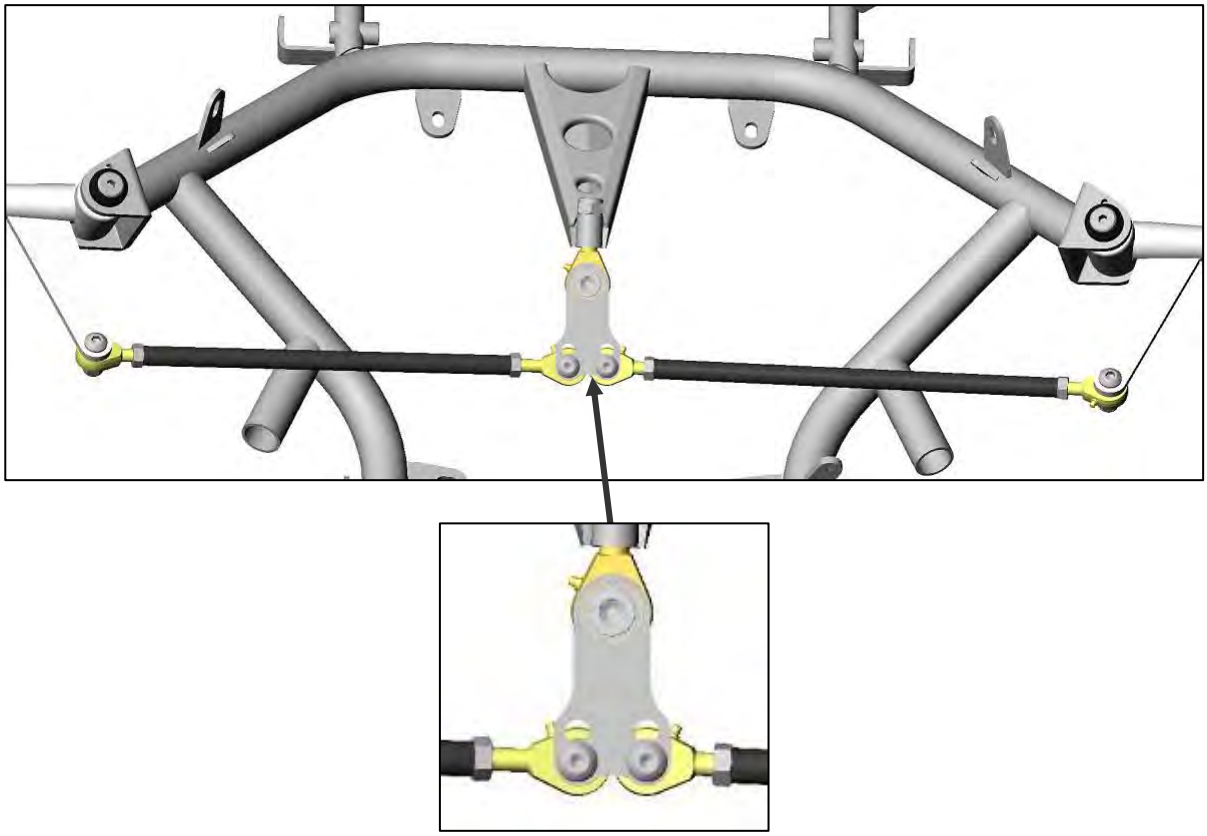
NOTE :

- **N'oubliez pas de resserrer les 2 contre-écrous sur chaque biellette, sinon le parallélisme se dérèglera au bout de quelques minutes.**
- **Le parallélisme s'effectue après chaque intervention sur le train avant. C'est à dire après chaque choc sollicitant le train avant ou toutes autres interventions sur celui-ci.**

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Ne jamais rouler avec un kart dont les roues n'auraient pas été serrées, cela pourrait provoquer un accident grave.**
- ✓ **S'assurer que chacune des rotules soit vissée d'au moins 5 tours dans les biellettes.**

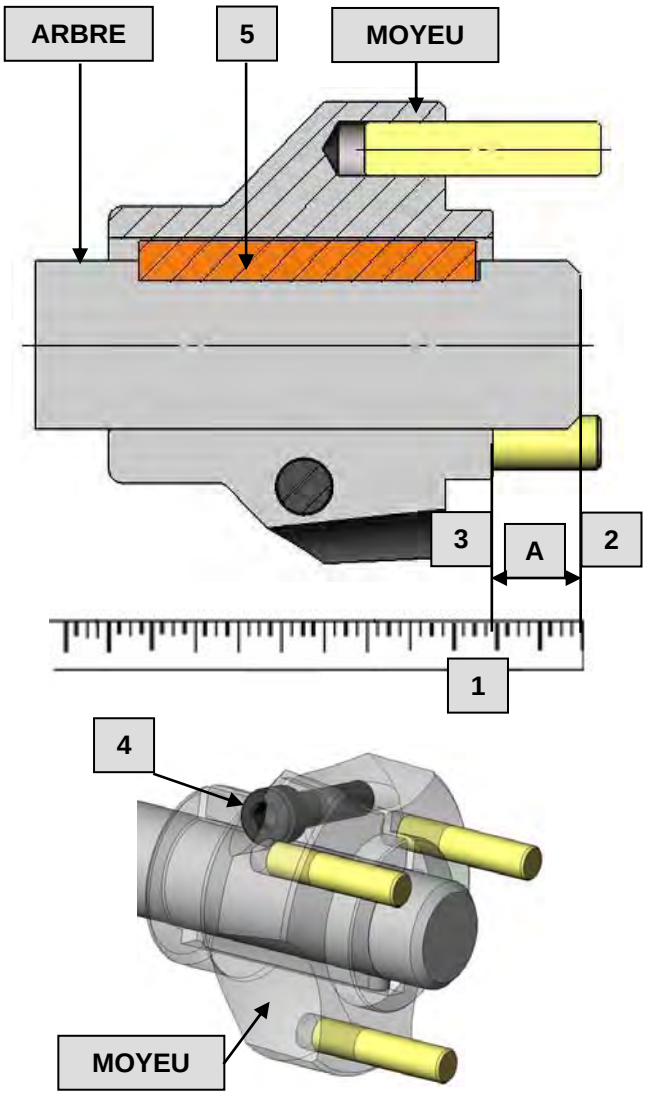
9.3- RÉGLAGE POSITION FUSÉES / COLONNE



10- RÉGLAGE DU TRAIN ARRIÈRE

10-1 RÉGLAGE MOYEUX

1. Poser le kart sur un chariot
2. Dévisser les 3 écrous nylstop de chaque roue arrière avec une clé de dimension correcte puis retirer les 2 roues.
3. Munissez-vous d'un réglet (1) ou de tout autre outillage de mesure (Jauge de profondeur) et mesurez la cote **A** à partir de la base du moyeu (2) et de l'extrémité de l'arbre (3).
4. Desserrer les vis CHC (4) du moyeu avec une clé de dimension correcte jusqu'à ce que celui-ci puisse coulisser le long de l'arbre (3) et de la clavette (5).
5. Amener le moyeu (2) à la cote souhaitée toujours avec le réglet (1) positionné en base de moyeu (2).
6. Resserrer et bloquer les vis CHC (4), opérer de même sur l'autre moyeu.
7. Remonter les 2 roues en prenant garde au sens de rotation indiqué sur le flanc des pneus. Resserrer les écrous nylstop et les bloquer.



NOTE :

- **Une cote de largeur de voie arrière se prend de l'extérieur de la jante gauche à l'extérieur de la jante droite.**
- **Un train arrière trop large aura tendance à glisser dans les courbes (survirage) et un train arrière trop étroit aura tendance à talonner.**

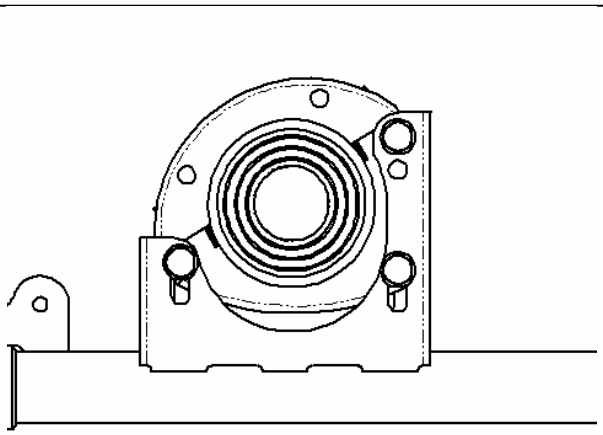
⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Ne jamais rouler avec le kart dont les roues ou moyeux n'auraient pas été serrés, cela pourrait provoquer un accident grave.**
- ✓ **Vérifier que la clavette du moyeu est bien dans son logement.**
- ✓ **Ne pas sortir les moyeux au-delà de la cote maximum (règlement FFSA, largeur hors tout à l'axe des roues arrière : 1130mm).**

10-2 POSITION DE L'ARBRE ARRIÈRE

- **Une garde au sol plus élevée correspond à plus de grip.**
- **Une garde au sol plus faible correspond à plus de glisse.**

Sur la plupart des circuits, la position appropriée de l'arbre est la position haute. Ceci correspond à une position basse du châssis par rapport au sol.



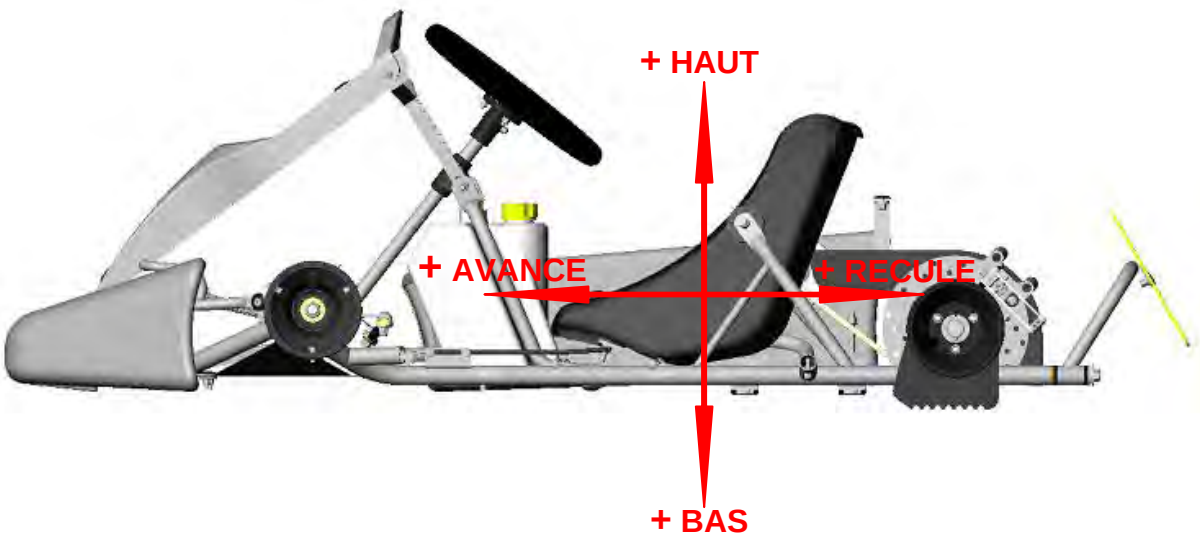
11- RÉGLAGE DU SIÈGE

LA POSITION DU SIÈGE

La répartition du centre de gravité est déterminante sur le comportement d'un kart. La position du siège est le principal moyen de faire varier ce centre de gravité. Cette position influe sur la répartition des masses entre l'essieu avant et arrière. Elle conditionne directement le comportement sous-vireur ou survireur du châssis.

Selon votre poids, votre taille, votre style de pilotage, la répartition idéale peut changer un peu.

Par rapport à la position standard effectuée dans le chapitre « montage siège », le déplacement du siège entraîne les effets suivants :



SIÈGE AVANCÉ :
Plus de train avant (moins de sous-virage) ; permet de corriger un train avant manquant de précision, mais retarde le moment où il est possible d'accélérer dans le virage, (Arrière plus glissant).

SIÈGE RECULÉ :
Moins de train avant (plus de sous-virage), Arrière moins glissant.

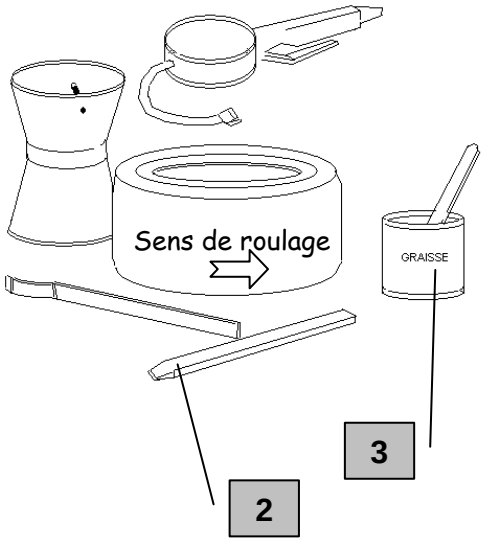
SIÈGE PLUS BAS :
Diminution des appuis. A appliquer sur une piste trop accrocheuse.

SIÈGE PLUS HAUT :
Augmentation des appuis. A essayer sur une piste très glissante, et recommandé parfois sous la pluie.

12- LES PNEUMATIQUES

12-1 CHANGEMENT DES PNEUMATIQUES :

1. Poser le kart sur un chariot..
2. Déposer la roue sur un appareil à démonter les pneus **(OU942.002)**
3. Lorsque le pneu est décollé des 2 côtés, effectuer le démontage complet du pneu à l'aide d'un outil à démonter les pneus (2).
4. Prendre le pneu neuf et graissez-le avec de la graisse (3) : **(LU823.003)** afin de faciliter son montage et plus tard son démontage.
5. Remonter le pneu sur la jante côté valve en prenant garde au sens de roulement.
6. Une fois en place, cercler vos pneus avec une sangle lorsque vous gonflez à plus de 3 bars.
7. Remonter la roue sur le kart et n'oubliez pas de resserrer les écrous de celle-ci.
8. Contrôler vos pressions juste avant de partir avec un manomètre **(OU943.002)**.



⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Remonter toujours les pneus neufs dans le sens de roulement indiqué sur le flanc du pneu.**
- ✓ **Ne jamais gonfler le pneu à plus de 4 bars car il y a risque de casse de la jante et donc danger pour le monteur.**

12-2 TABLEAU DE PRESSIONS DES PNEUMATIQUES (en bar).

		PRESSIONS	
PNEUS SLICK		**A FROID 20°**	**A CHAUD**
VEGA	CADETTI	1	1.2
PNEUS PLUIE		**A FROID 20°**	**A CHAUD**
VEGA	CADETTI	1.8	/

EN CAS DE PLUIE :

- **Si peu d'eau** : baisser la pression des pneus par rapport aux réglages préconisés.
- **Si beaucoup d'eau** : monter la pression par rapport aux réglages préconisés.

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Vérifier systématiquement l'état de vos jantes. Si l'une d'entre elles présentait une dégradation : changez là, car à haute vitesse le pneu risque de déjanter et de provoquer un accident grave.**
- ✓ **Ne jamais rouler avec les pneus usés ou endommagés, sinon à haute vitesse ils risquent d 'éclater et de provoquer un accident grave.**
- ✓ **Toujours rouler avec les pressions recommandées par le constructeur.**
- ✓ **Ne jamais gonfler un pneu au delà de 4 bars car il y a risque d'explosion de la jante.**

13- LES FREINS

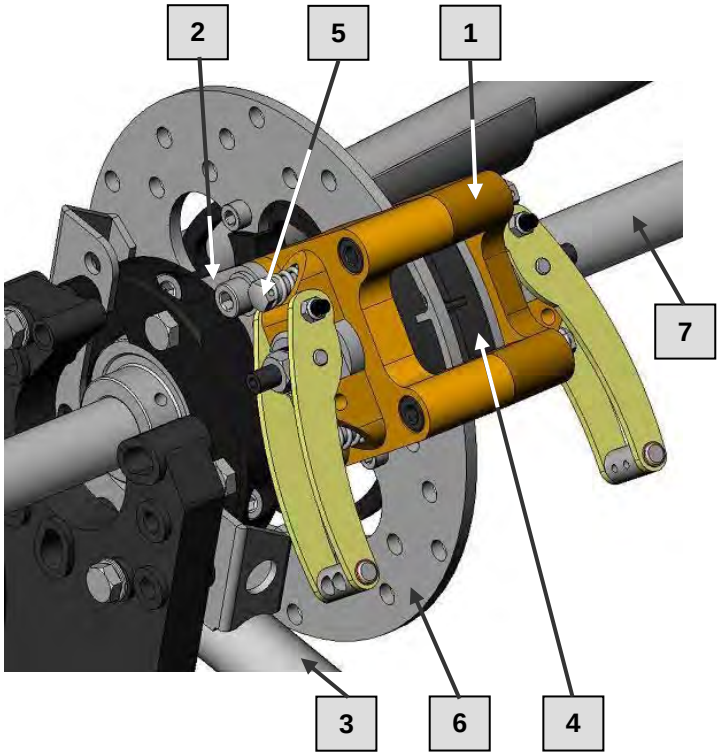
13-1 POINTS A VÉRIFIER

1. **Câbles de frein** : Ils doivent être en parfait état et ne doivent en aucun cas présenter des points de coupures
   En cas de détérioration il faut changer le câble.

2. **Etrier de frein mécanique** (1) : il doit être correctement serré sur son support (2) qui lui-même doit être serré sur le châssis (3).

3. **Les plaquettes de frein** (4) doivent être correctement positionnées dans l'étrier (1) et fixées à l'aide des 2 axes de rappel (5).

4. **Le disque de frein** (6) : assurez-vous qu'il est bien clavetté et serré sur l'arbre arrière (7).



NOTE :

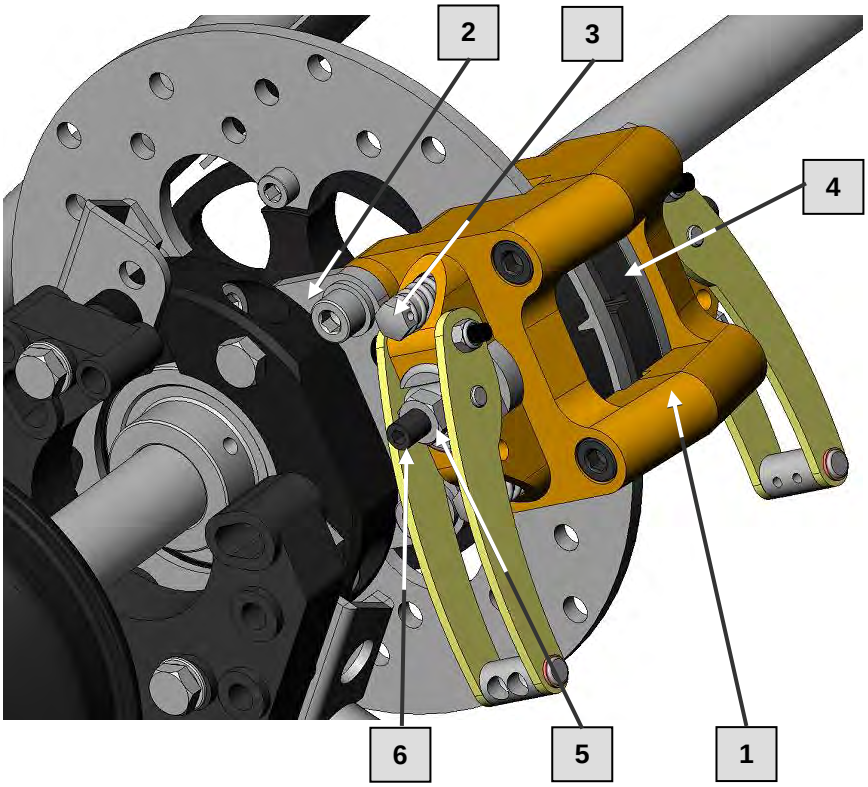
- **Il est impératif d'effectuer un contrôle quotidien du système de freinage : boulonnerie d'étrier serré, fixation des plaquettes, serrage et centrage du disque de frein, liaison mécanique entre la pédale et le maître cylindre valide.**

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Le frein d'un kart est l'un des éléments majeurs de sécurité. Si jamais le système de freinage est défectueux ou que vous ayez le moindre doute ne jamais mettre le kart en service.**
- ✓ **Un système de freinage non conforme peut entraîner un accident mortel.**
- ✓ **Utiliser des pièces d'origine SODIKART.**

13-2 REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREINS

1. Demonter l'étrier (1) de son support (2).
2. Retirer les 4 vis de rappel (3).
3. Remplacer les plaquettes (4) usagées par les neuves.
4. Remonter les 4 vis de rappel (3) avec une goutte de frein filet faible. (Loctite 221 violet, ref : LU861.002)
5. Desserrer le contre écrou (5).
6. Serrer la vis (6) pour amener les plaquettes en contact avec le disque.
7. Puis desserrer d'un tour à 1 tour ¼ maximum.
8. Serrer le contre écrou (5).



NOTE :

- Le réglage du jeu entre le disque et la plaquette s'effectue par la vis (rep. 6).Le jeu de fonctionnement entre la plaquette et le disque doit être de 1mm.

14- NETTOYAGE DU CHASSIS

- Le nettoyage du châssis et des éléments, sauf étrier et disque de frein, s'effectue avec le produit nettoyant spécial kart (disponible dans le catalogue ITAKA). En effet, celui-ci nettoie, dégraisse, protège, lubrifie et chasse l'humidité des éléments en rotation (fusées, biellettes, etc.)

1. Protéger l'étrier de frein ainsi que le disque avec un chiffon sec.
2. Vaporiser l'ensemble du kart avec le produit nettoyant, laisser agir quelques secondes.
3. A l'aide d'un chiffon sec frotter fermement la tubulure du châssis ainsi que tous les autres éléments.

NOTE:

Il est impératif de nettoyer son kart régulièrement; cela permet de s'assurer de son état. Le nettoyage complet du kart doit s 'effectuer après chaque sortie.

⚠ ATTENTION ⚠

- ✓ **Si un produit nettoyant gras est projeté sur le disque de frein ou l'étrier, le freinage sera moins efficace voire totalement nul pendant quelques tours ce qui peut donc provoquer un accident.**

15- RECAPITULATIF D'ENTRETIEN :

Boulonnerie :

- Avant chaque utilisation vérifier l'ensemble de la boulonnerie et plus particulièrement les points de contrôle :

- Vis d'axe fusée.
- Vis de rotule biellette.
- Ecrou frein de roue arrière et avant.
- Vis de moyeu de roue arrière.
- Vis platine moteur.
- Vis et boulons de baquet.

- N'hésiter pas à changer les boulons et vis qui paraissent endommagés.

Direction :

- Vérifier, avant de prendre la piste, le couple de serrage du support colonne de direction supérieur et inférieur ainsi que celui de la vis d'axe des fusées.
- S'assurer que le parallélisme n'est pas faussé (biellettes tordues ou cassées).
- Vérifier également qu'aucune fusée ne soit tordue.

Eléments de carrosserie :

- S'assurer que les éléments de carrosserie ne sont pas fissurés et ne présentent pas d'arêtes tranchantes.
- Vérifier également leurs fixations.
- Lors du remplacement d'un élément de carrosserie endommagé, toujours remonter les vis et écrous dans le sens d'origine.

Pneumatiques :

- Porter une attention particulière au montage des pneus : ils doivent être montés dans le bon sens de rotation. Pour le vérifier, il suffit de regarder sur le flanc du pneu et observer le sens de la flèche.
- Vérifier l'état de vos pneus à l'aide des témoins situés sur la bande de roulement, ceux-ci doivent être toujours visibles à l'œil. Aucun pneu ne doit présenter de déchirures ni de décollements.
- Avant chaque session contrôler les pressions des pneus.

Freinage :

- S'assurer du bon fonctionnement du système de freinage avant chaque session.
- S'assurer du bon montage des plaquettes de frein mais aussi de l'épaisseur mini qui ne doit jamais être en dessous de 6 mm. (ACIER + GARNITURE).

16- DEPISTAGE DES PANNES

- **Le kart ne freine pas :**

1. La pédale de frein fonctionne-t-elle normalement ?
2. Les plaquettes sont-elles usagées ?
3. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?

- **Le kart freine continuellement :**

1. Le disque de frein est-il correctement centré par rapport aux plaquettes ?
2. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?
3. La pédale de frein n'est-elle pas trop serrée ?
4. Les plaquettes de frein sont-elles correctement montées ?

- **La direction est dure :**

1. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
2. La chasse est elle trop forte ?

- **La direction du kart n'est pas précise :**

1. Les roues avant sont-elles serrées ?
2. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
3. Les supports colonne plastique de direction sont-ils serrés au couple de serrage requis ?
4. Les biellettes sont-elles correctement montées et serrées au couple de serrage requis ?
5. Le parallélisme a-t-il été fait ?

- **Le kart tire à droite ou à gauche :**

1. Le parallélisme a-t-il été effectué ?
2. Les biellettes sont-elles correctement montées ?
3. Les 2 contre-écrous de biellettes sont-ils bien serrés ?
4. Les biellettes sont-elles pliées ou cassées ?
5. La circonférence des roues est-elle la même ?

- **Le kart glisse énormément dans les courbes :**

1. Les pneus sont-ils usagés ?
2. Les pneus sont-ils gonflés à la pression requise par le constructeur ?
3. Le réglage du train arrière est-il bien approprié aux conditions de la piste ?
4. Le parallélisme est-il fait correctement ?

CIRCUIT: **DATE:**

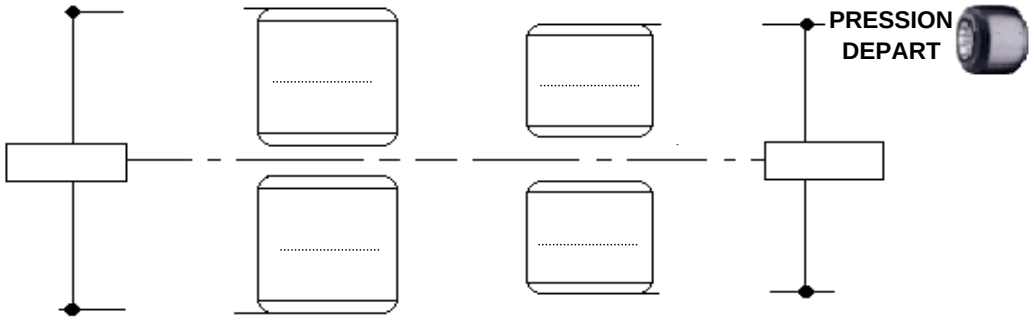
PILOTE: **ESSAI:** **HEURE:**

CHRONOS

Type de pneu: **Diamètre:**

PISTE

Etat de la piste:..... **T°**



CHASSIS:

Hauteur fusée :.....

Chasse et Carrossage :.....

Pincement :.....

Position baquet : Hauteur: Dist- arbre : Dist- chape:

Masses :.....

Type d'arbre :.....

Raidisseurs :.....

Tours	Partiel 1	Partiel 2	Partiel 3	Partiel 4
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

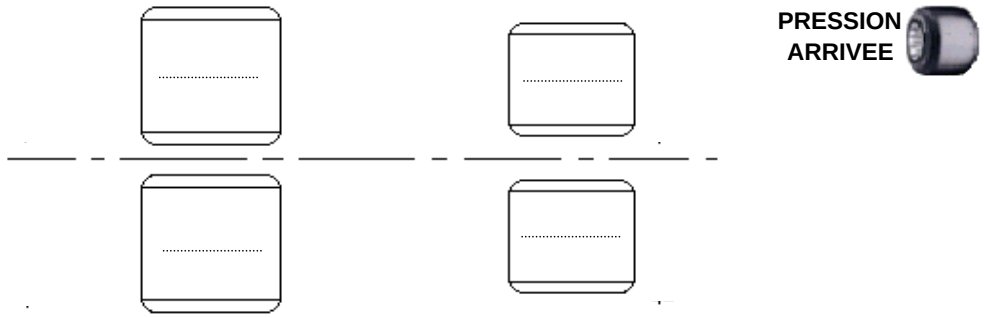
MOTEUR:

Type de carburateur :.....

Réglages :.....

Type de pot :..... Longueur accord:.....

Rapport :..... Longueur de chaine:.....



REMARQUES:

.....

.....

.....

.....

.....

.....